

Newsletter

Oktober – November 2020

I.	Arbeitsprogramm der Kommission für 2021	1
II.	Öffentliche Konsultation: CO2-Emissionen aus Pkw und Kleintransportern	1
III.	Parlament und Rat: Klimagesetz.....	3
IV.	Europäischer Rat: Klimaziel	4
V.	Auf einen Blick: CO2-Verkehrsemissionen	4
VI.	Kalender	5



Arbeitsprogramm der Kommission für 2021

Am 19. Oktober 2020 veröffentlichte die Europäische Kommission ihr Arbeitsprogramm für 2021 mit dem Titel „Eine vitale Union in einer fragilen Welt“. Im Kern will die Kommission eine Verlagerung von strategischer Planung hin zu praktischer Umsetzung. Die letztjährigen Planungen für die sechs übergreifenden Ziele sollen nun konkret in Angriff genommen, wobei das Hauptaugenmerk auf neue Legislativinitiativen und der Überarbeitung bestehender Rechtsvorschriften liegt.

Beim europäischen Grünen Deal wird die Kommission vor allem die einschlägigen Klima- und Energievorschriften überarbeiten und an das kürzlich vorgeschlagene Ziel anpassen, die Emissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern. All dies soll im Rahmen eines Pakets unter dem Motto „Fit für das 55-Prozent-Ziel“ erfolgen, das alle Bereiche abdecken soll, einschließlich des Verkehrssektors mit den CO₂-Emissionszielen für Pkw, Einsatz erneuerbarer Energien und anderen relevanten Bereichen.

Die Kommission wird zudem eine Reihe von Maßnahmen zur nachhaltigen und intelligenten Mobilität vorschlagen, darunter eine Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz und der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme. Das Paket zur nachhaltigen und intelligenten Mobilität umfasst die Entwicklung von Post-Euro 6/VI-Emissionsnormen für Pkw, Lieferwagen, Lastkraftwagen und Busse.

Darüber hinaus wird die Kommission einen digitalen Fahrplan mit klar definierten Zielen für 2030 vorschlagen, z.B. für Konnektivität, Qualifikationen und digitale öffentliche Dienste. Der Ansatz wird klaren Prinzipien folgen: das Recht auf Privatsphäre und Konnektivität, Meinungsfreiheit, freier Datenfluss und Cybersicherheit. Die Kommission will in diesen verschiedenen Bereichen tätig werden, insbesondere mit Rechtsvorschriften, die die

Sicherheits-, Haftungs-, Grundrechte- und Datenaspekte der künstlichen Intelligenz abdecken, und mit einem Datengesetz, das die richtigen Bedingungen für eine bessere Kontrolle und die Bedingungen für den Datenaustausch für Bürger und Unternehmen festlegt.

Vorgesehen ist zudem eine neue europäische digitale Identität, die die europaweite Erledigung von Aufgaben und Inanspruchnahme von Online-Diensten erleichtern und gewährleisten soll, dass die Menschen die Weitergabe und Nutzung ihrer Daten besser kontrollieren können und sich diesbezüglich keine Sorgen machen müssen.

Weitere Links:

- [Arbeitsprogramm der Kommission für 2021](#)

Öffentliche Konsultation: CO₂-Emissionen aus Pkw und Kleintransportern

Am 29. Oktober 2020 veröffentlichte die Europäische Kommission eine Konsultation zur ersten Folgenabschätzung der Verordnung zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Kleintransporter. Sie dient der Einholung von Ansichten, Meinungen und Präferenzen zum Themenspektrum und zu den Gestaltungsmöglichkeiten für die CO₂-Emissionsstandards von relevanten staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren aus der Politik, Verwaltung, Forschung, Industrie und Interessensvertretungen.

Die vorläufige Folgenabschätzung stellt fest, dass sich CO₂-Fahrzeugnormen zwar als wirksames politisches Instrument erwiesen haben, aber ohne weitere politische Interventionen die Emissionen des Straßenverkehrs voraussichtlich nicht so stark zurückgehen werden, sodass das neue Ziel für 2030 sowie das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden können. Um eben diese Ziele zu erreichen, wird ein höherer Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen erforderlich sein als derzeit projiziert. Die derzeitige Politik stehe nicht

vollständig im Einklang mit den neuen Klimazielen und liefert daher kein ausreichend langfristiges Signal, um die notwendigen Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge zu kanalisieren und ihre Marktakzeptanz im Laufe der Zeit zu erhöhen.

Infolgedessen könnten die innovativen Entwicklungen der EU-Industrie im Bereich der emissionsfreien Technologien langsamer vorankommen als möglich und im Vergleich zu ihren internationalen Konkurrenten, wodurch die technologische Führung und die Wettbewerbsfähigkeit der automobilen Wertschöpfungskette der EU gefährdet würden. Die Produktion von mehr emissionsfreien Modellen und deren vermehrte Bereitstellung auf dem Markt sei auch der Schlüssel, um eine emissionsfreie Mobilität erschwinglicher zu machen und einen gerechten Übergang zu gewährleisten.

Ein Marktversagen und Hindernis sieht die Folgenabschätzung vor allem in der Tatsache, dass die Kosten der CO₂-Emissionen für die Gesellschaft externe Kosten sind, die von Fahrzeugherstellern und -käufern nicht direkt wahrgenommen und daher bei ihren Produktions- und Kaufentscheidungen nicht unbedingt berücksichtigt werden. Darüber hinaus zeige die Erfahrung, dass sowohl Hersteller als auch Endverbraucher dazu neigen, zukünftige Kraftstoff-/Energieeinsparungen zu unterschätzen. Folglich erscheint es für die Hersteller möglicherweise nicht attraktiv, die Forschung und Entwicklung zu beschleunigen und den Produktionsausstoß effizienterer Fahrzeuge, wie z.B. emissionsfreier Fahrzeuge, zu erhöhen, und für die Endnutzer, mehr dafür zu bezahlen. Dies birgt auch die Gefahr, dass den Verbrauchern Kraftstoff-/Energieeinsparungen entgehen. Weitere Marktbarrieren seien die Kosten und die Modellverfügbarkeit von emissionsfreien Fahrzeugen sowie die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der notwendigen Lade- und Tanksinfrastruktur.

In der Folgenabschätzung soll eine Vielzahl von Optionen zu verschiedenen Elementen der Verordnung über die CO₂-Emissionsstandards

untersuchen, darunter der Grad der Strenge der CO₂-Emissionsziele für PKWs und Kleintransporter, einschließlich der Optionen zur Festlegung neuer strengerer Zielwerte und ihres Zeitplans; der spezifischer Mechanismus zur Schaffung von Anreizen und zur Bevorzugung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, einschließlich der Art des Mechanismus und seiner Elemente sowie der Art der Fahrzeuge, die angestrebt werden sollen; die Angemessenheit eines neuen Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe bei der Feststellung, ob die Hersteller ihre Ziele einhalten, einschließlich der Option eines freiwilligen Anrechnungsmechanismus und im Hinblick auf andere EU-Politiken und -Maßnahmen zur Dekarbonisierung von Kraftstoffen; die Möglichkeit, potenzielle Einnahmen aus Geldbußen einem spezifischen Fonds oder Programm zuzuweisen.

Eine vorläufige Bewertung der erwarteten Auswirkungen umfasst sowohl mögliche negative aber auch positive wirtschaftliche und soziale Auswirkungen: steigende Kosten für Hersteller und Verbraucher; neue Arbeitsplätze in neuen Industriebereichen und Geschäftsbereichen; Steigerung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU; besserer Klimaschutz usw.

Laut der Kommission soll die Folgenabschätzung für diese Initiative auf den Ergebnissen der Folgenabschätzung aufbauen, welche im Zusammenhang mit der Mitteilung über die Verstärkung der Klimaziele Europas für 2030 durchgeführt wurde. Die Folgenabschätzung wird die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen bewerten, auch im Hinblick auf die Corona-Pandemie und die Phase nach der Pandemie. Die Konsultation läuft bis zum 26. November 2020.

Weitere Links:

- [Öffentliche Konsultation](#)

Parlament und Rat: Klimagesetz

Am 6. Oktober 2020 verabschiedete das Europäische Parlament sein Verhandlungsmandat für das EU-Klimagesetz. Das neue Gesetz zielt darauf ab, politische Versprechen, dass die EU bis 2050 klimaneutral wird, in eine verbindliche Verpflichtung umzuwandeln und den europäischen Bürgern und Unternehmen die Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit zu geben, die sie brauchen, um den Wandel zu planen.

Die Abgeordneten bestehen darauf, dass sowohl die EU als auch alle Mitgliedsstaaten einzeln bis 2050 klimaneutral werden müssen und dass die EU danach "negative Emissionen" erreichen soll. Sie fordern auch eine ausreichende Finanzierung, um dies zu erreichen.

Die Kommission müsse bis zum 31. Mai 2023 durch das ordentliche Beschlussfassungsverfahren einen Weg auf EU-Ebene vorschlagen, wie die Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden könne, so die Abgeordneten. Sie muss die gesamten verbleibenden Treibhausgasemissionen der EU bis 2050 berücksichtigen, um den Temperaturanstieg in Übereinstimmung mit dem Pariser Abkommen zu begrenzen. Nach jeder Bestandsaufnahme auf globaler Ebene soll der Verlauf überprüft werden.

Die Abgeordneten wollen außerdem einen EU-Klimarat (ECCC) als unabhängiges wissenschaftliches Gremium einrichten, um die Kohärenz der Politik zu bewerten und die Fortschritte zu überwachen.

Das aktuelle Emissionsminderungsziel der EU für 2030 liegt bei 40 Prozent gegenüber 1990. Die Kommission hat kürzlich vorgeschlagen, dieses Ziel im geänderten Vorschlag für ein EU-Klimaschutzgesetz auf "mindestens 55 Prozent" zu erhöhen. Die Abgeordneten legten die Messlatte noch höher und forderten eine Reduzierung um 60 Prozent im Jahr 2030, wobei sie hinzufügten, dass die nationalen Ziele auf kosteneffiziente und faire Weise erhöht werden sollen.

Sie wollen auch ein Zwischenziel für 2040, das von der Kommission nach einer Folgenabschätzung vorgeschlagen werden soll, um sicherzustellen, dass die EU auf dem richtigen Weg ist, ihr Ziel für 2050 zu erreichen. Schließlich müssen die EU und die Mitgliedsstaaten auch alle direkten und indirekten Subventionen für fossile Brennstoffe bis spätestens 31. Dezember 2025 auslaufen lassen, so die Abgeordneten, während sie die Notwendigkeit unterstreichen, die Anstrengungen zur Bekämpfung der Energiearmut fortzusetzen.

Das Parlament ist nun bereit, Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten aufzunehmen, sobald sich der Rat auf einen gemeinsamen Standpunkt geeinigt hat.

Dieser hat bei seiner Sitzung am 23. Oktober partiell eine allgemeine Ausrichtung des vorgeschlagenen Europäischen Klimagesetzes erzielt. Der Stellungnahme des Rates erfolgte nur partiell, weil er noch kein aktualisiertes Ziel für die Senkung der Treibhausgasemissionen für 2030 enthält. Weitere Beratungen sind erforderlich, um in dieser Hinsicht eine Einigung zwischen den Mitgliedstaaten zu erzielen.

Der Rat hat den Teil des ursprünglichen Vorschlags geändert, der es der Kommission ermöglicht hätte, mittels delegierter Rechtsakte einen Zielpfad zur Verwirklichung der Klimaneutralität festzulegen. Stattdessen fordert der Rat die Kommission auf, nach der ersten weltweiten Bestandsaufnahme gemäß dem Übereinkommen von Paris ein Zwischenziel für 2040 vorzuschlagen. Der Rat behält das Konzept eines indikativen, linearen Zielpfads bei; dieser soll lediglich als Instrument zur Unterstützung der Kommission bei der Bewertung der Fortschritte dienen.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung des Parlaments](#)
- [Pressemitteilung des Rates](#)

Europäischer Rat: Klimaziel

Am 15. Oktober 2020 traf der Europäische Rat zusammen und erörterte neben der Corona-Krise und der Brexit-Situation die Mitteilung der Kommission „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030“, einschließlich des vorgeschlagenen Ziels, die Emissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent zu verringern, sowie die zur Erreichung dieses Ambitionsniveaus erforderlichen Maßnahmen.

Unter Hinweis auf seine früheren Schlussfolgerungen vertritt der Europäische Rat die Auffassung, dass das aktualisierte Ziel von der EU gemeinsam auf möglichst kosteneffiziente Weise erfüllt werden sollte. Alle Mitgliedstaaten werden sich an diesen Anstrengungen beteiligen, wobei die nationalen Gegebenheiten sowie Fairness- und Solidaritätsaspekte berücksichtigt werden.

Der Europäische Rat ersucht den Rat, die Arbeiten an dieser Agenda voranzubringen. Er ersucht die Kommission, eingehende Konsultationen mit den Mitgliedstaaten zu führen, um jeweils die konkrete Situation zu beurteilen, und mehr Informationen über die Auswirkungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten bereitzustellen.

Er hat beschlossen, auf seiner Dezember-Tagung auf diese Frage zurückzukommen, um ein neues Emissionsreduktionsziel für 2030 zu vereinbaren.

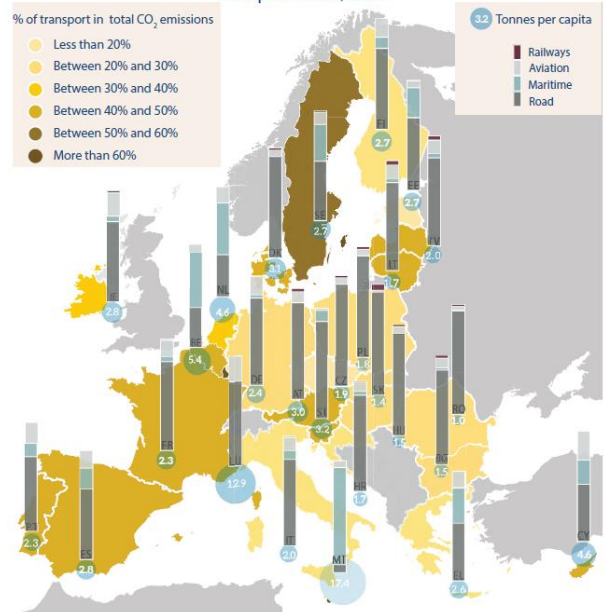
Weitere Links:

- [Pressemitteilung des Europäischen Rates](#)

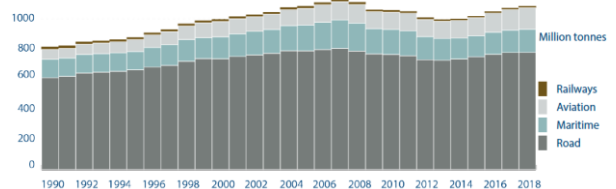
Auf einen Blick: CO₂-Verkehrsemissionen

Am 7. Oktober 2020 veröffentlichte der Think Tank des Europäischen Parlaments eine Infografik, die die CO₂-Emissionen des Verkehrs in der EU im Fokus zeigt.

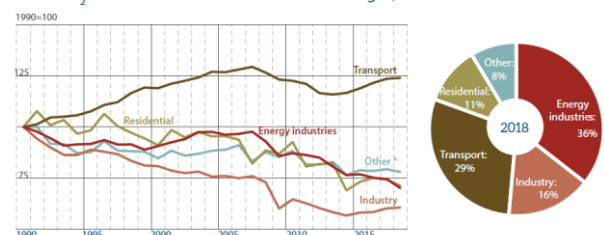
Per capita CO₂ emissions from transport, as share of total emissions and by transport mode, 2018



Evolution of EU CO₂ transport emissions by volume, 1990 - 2018



CO₂ emissions in the EU: 1990 - 2018 changes, and situation in 2018



Weitere Links:

- [Infografik](#)

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 07-08/12/2020

Rat für Wettbewerb 19-20/11/2020

Rat für Justiz und Inneres 03/12/2020

Rat für Umwelt 17/12/2020

Plenum 11-13/11/2020 (Agenda)

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 16/11/2020 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 09/11/2020 (Agenda)

Justiz / Inneres (LIBE) 09-10/10/2020 (Agenda)

Verkehr (TRAN) 10/11/2020 (Agenda)

EAC (intern)

(Hybrid-)Mitgliederversammlung 23/03/2021 in Berlin